

## ***Gestion dynamique du trafic sur A7 :***

➤ ***Régulation de vitesses***

➤ ***Interdiction de dépassement pour les poids-lourds et caravanes***

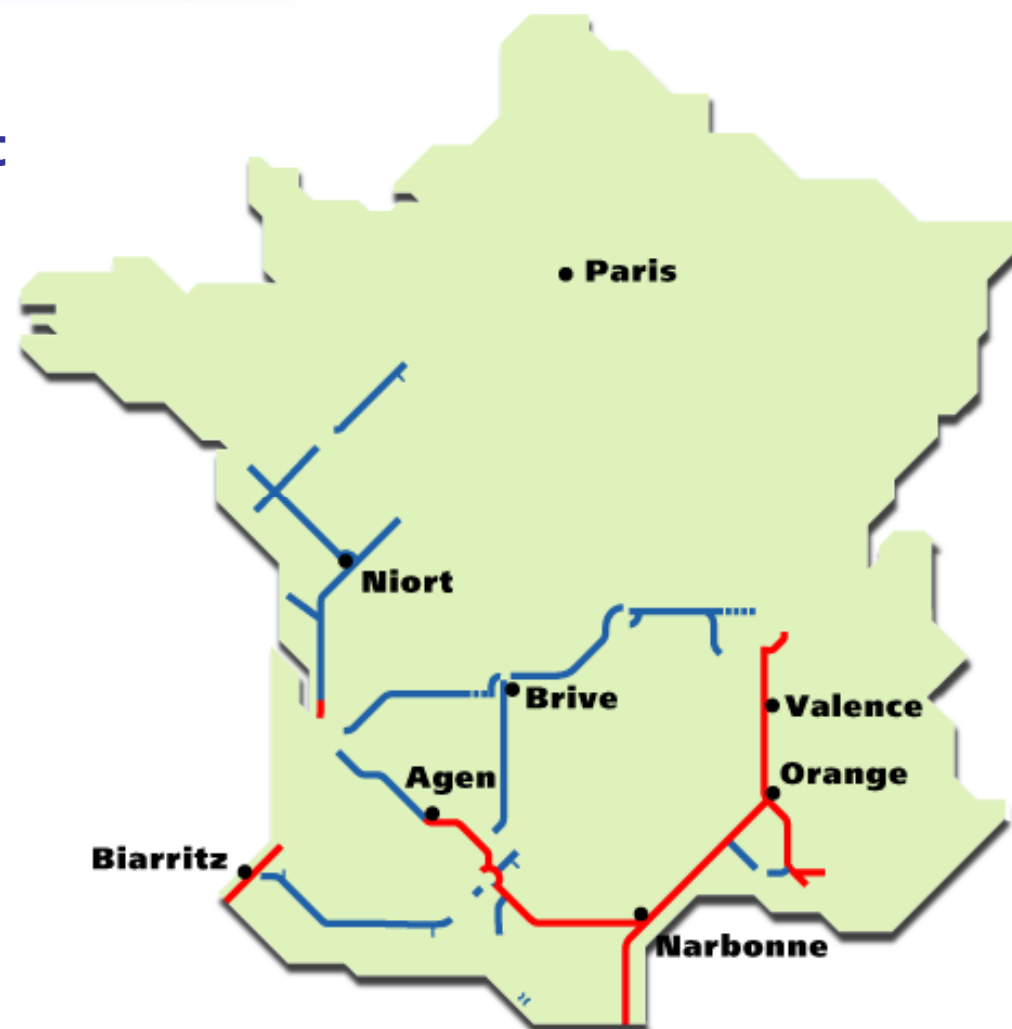
36<sup>èmes</sup> journées d'études et d'information de l'ASECAP - Marrakech, 18-21 mai 2008

# 34 % du réseau ASF très fréquentés

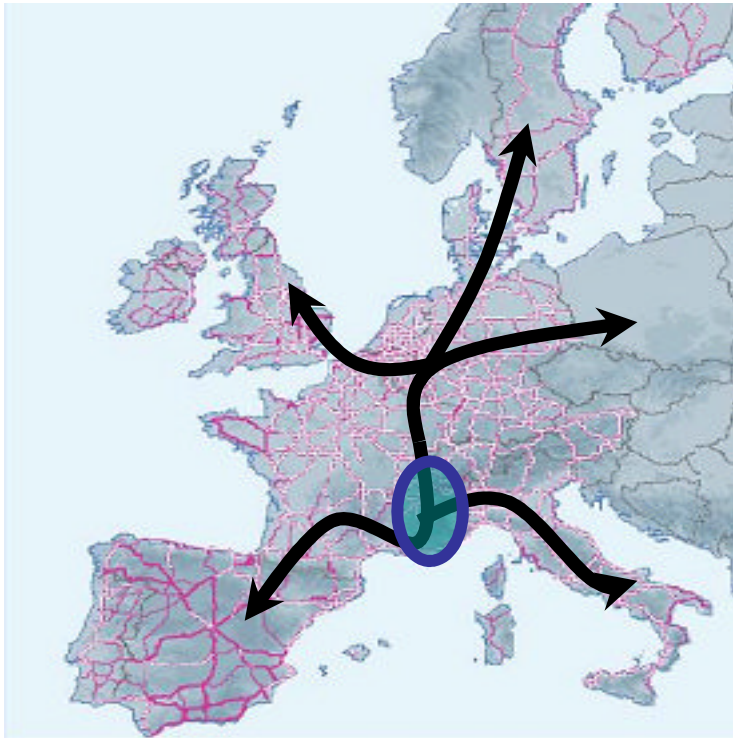
- 34 % du réseau accueillent plus de 61 % du trafic total annuel

**A7, A9, A61, A10, A63**

- 3 axes nord/sud
- 2 liaisons frontalières



# L' A7 en quelques chiffres



➤ Une des autoroutes de liaison les plus fréquentées d'Europe

➤ Un axe à 2x3 voies écoulant (2004) :

- 75 000 veh/j (TMJA)
- 115 000 veh/j (TMJE)
- 165 000 veh/j en pointe
- 20% de PL (TMJA)
- 30% de conducteurs étrangers (notamment en période estivale)

# Le dispositif de régulation des vitesses sur A7

- Opérationnel sur 250 km depuis 2004
- Principe : Limiter dynamiquement la vitesse par palier (110, 90, 70 km/h) pendant les périodes très chargées
- Une stratégie de diffusion définie en liaison avec les pouvoirs publics :

- Le message est une prescription



- De très bons résultats parmi lesquels :
  - Une diminution de 25% du nombre d'accidents
  - Un taux de respect des vitesses très fort : 90% de respect du 110 km/h
  - 85% de satisfaction clientèle
  - Une diminution de 30% des bouchons

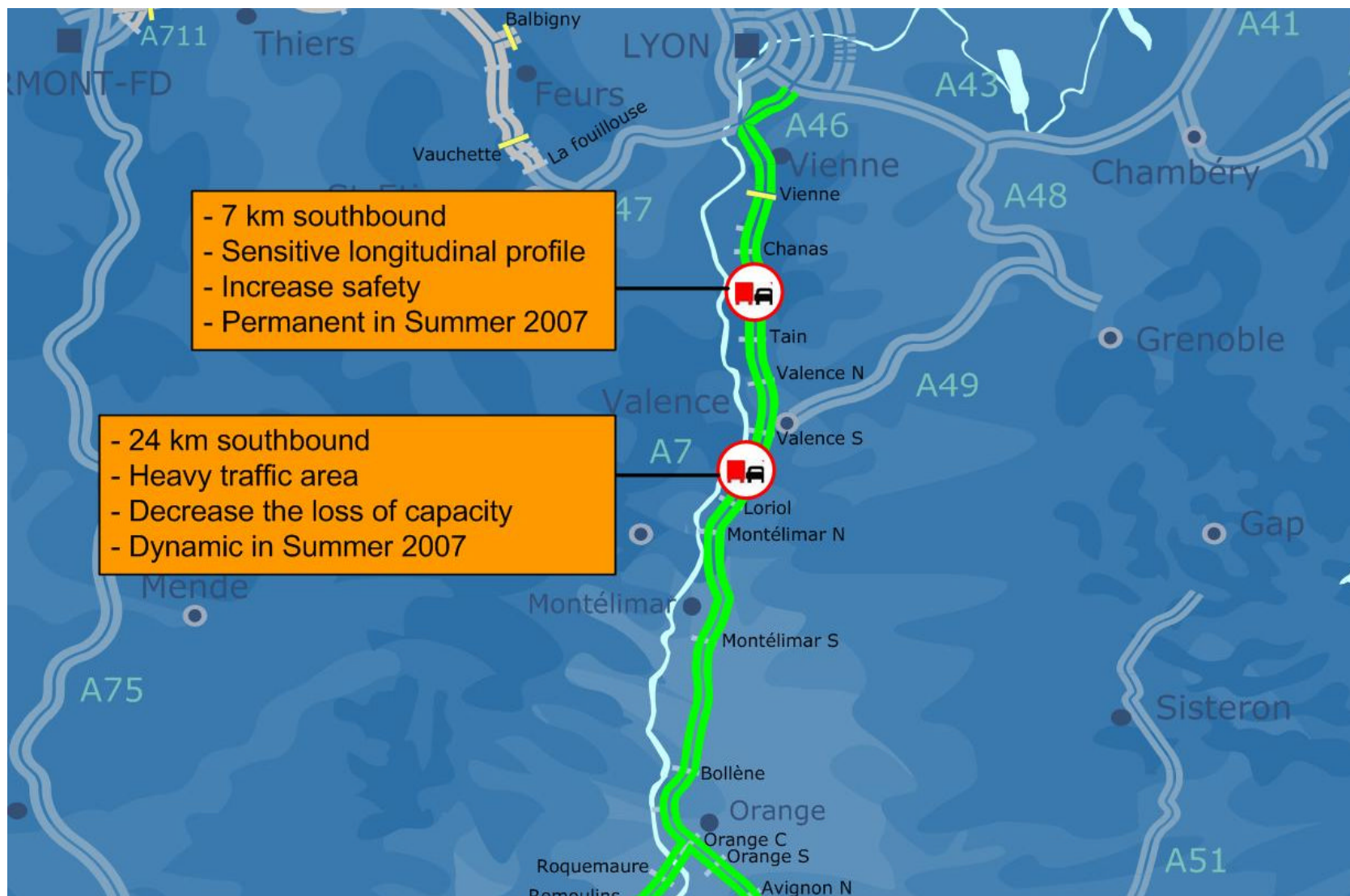
# Pourquoi une interdiction de dépasser pour les PL et caravanes ?

## Un complément au dispositif de régulation de vitesse

- Diminuer la perte de capacité due aux dépassements des PL et caravanes dans les zones à fort trafic
- Améliorer la sécurité dans les zones accidentogènes
- Cibles :
  - Poids Lourds de PTAC supérieur à 12 tonnes
  - Caravanes



# L'expérimentation de l'été 2007



## **La signalisation mise en place est performante :**

- **94 % des clients (96% des PL) ont eu connaissance de la mesure par les panneaux,**
- **98% des clients (99% des PL) comprennent que l'interdiction de dépasser s'applique aux PL et 87% aux caravanes.**

## **La mesure est bien perçue :**

- **80% des clients VL considèrent qu'elle améliore la sécurité, les conditions de circulation et le confort de conduite,**
- **50% des clients PL jugent la mesure utile**

# Des résultats prometteurs

## Un système rustique permettant d'accentuer les effets vertueux de la régulation de vitesse

- › **Taux d'obéissance important** : 50% des véhicules longs présents en voie médiane se déportent en voie lente
- › **Accroissement de la qualité environnementale** : Baisse des émissions de polluants (-500 tonnes de CO2) due à la baisse de la congestion (-7%)
- › **Amélioration de la sécurité** : -33% d'accidents
- › **Un plus grand confort de conduite** dû à la baisse de la congestion
- › **Augmentation de la fluidité** : augmentation de 9% de la vitesse moyenne du trafic en période de pointe
- › **Pas d'incident/accident imputable à la mesure**

# *Les mesures sur 2008-2011*

## **Le programme proposé vise à :**

### **➤ Améliorer la fluidité :**

- sur les sections à fort trafic**
- dans les zones à fortes rampes**

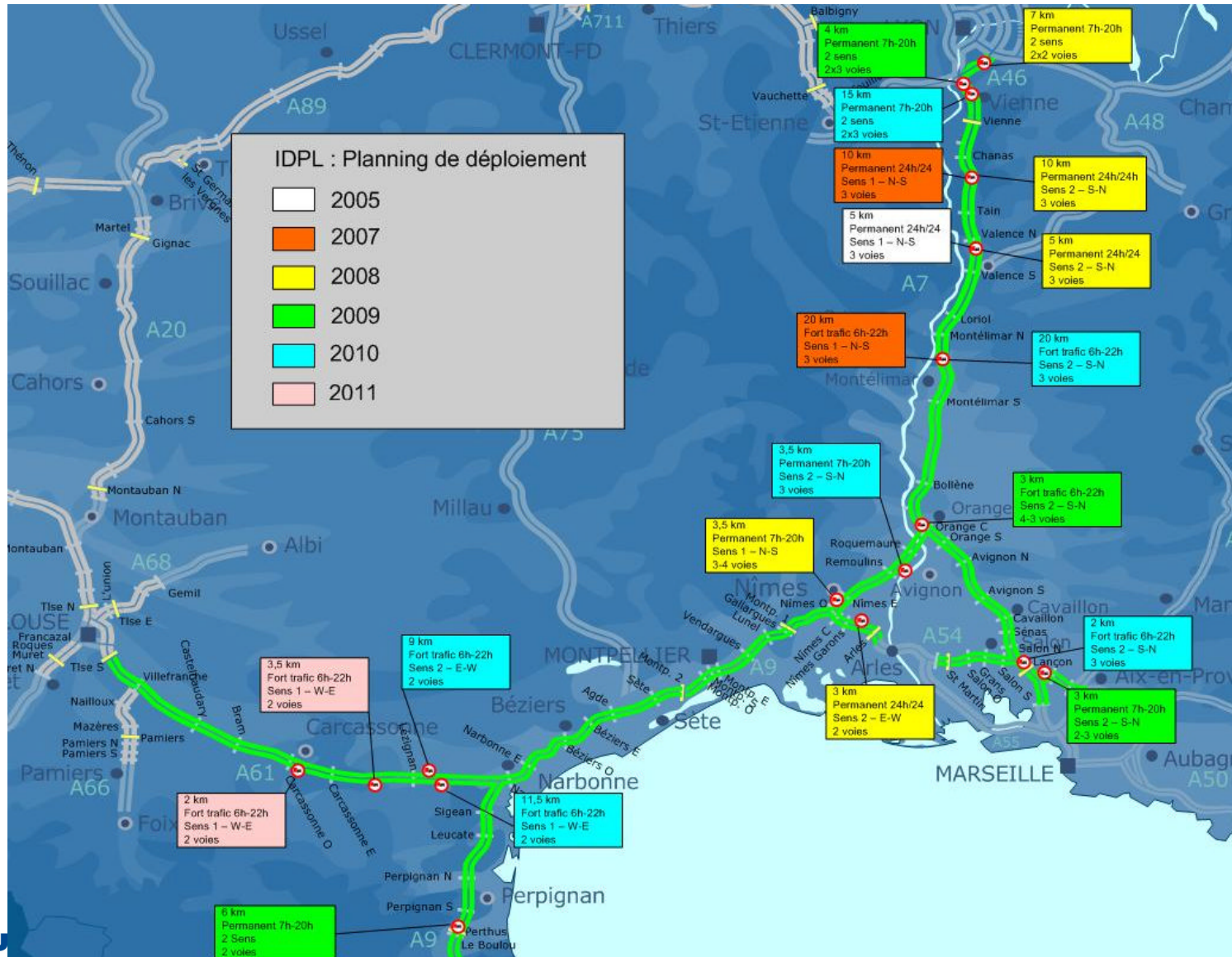
### **➤ Améliorer la sécurité :**

- au niveau de certains convergents autoroutiers**
- dans les zones à fortes rampes**
- dans les zones accidentogènes**

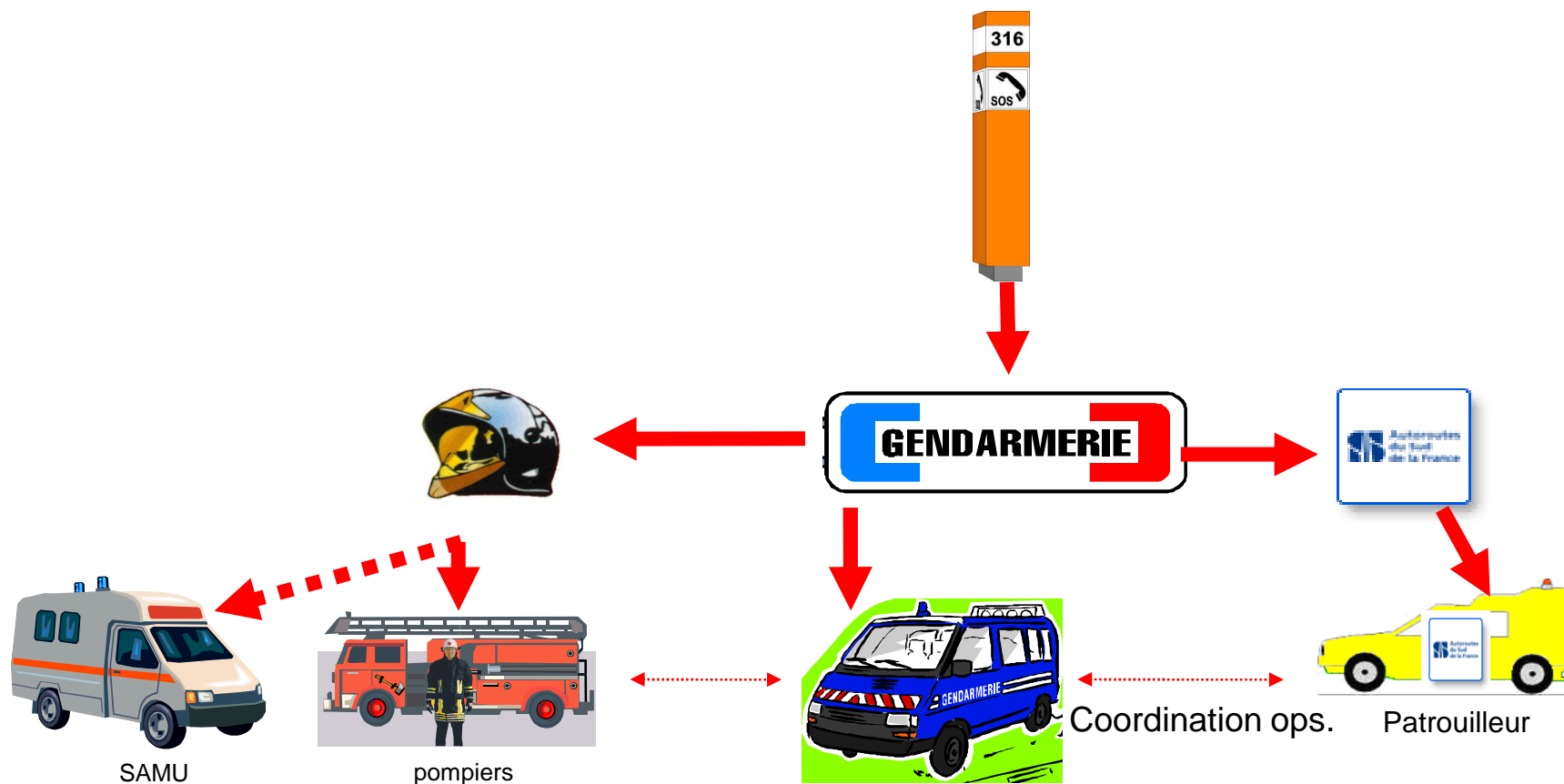
# *Les mesures en 2008 : cibles et modalités de mise en oeuvre*

- **Des interdictions pour tous les véhicules de plus de 3.5 t**
  - **harmonisation des limitations de vitesse pour tous les PL depuis l'été 2007**
  
- **Les caravanes sont exclues du dispositif**
  
- **3 modalités de mise en oeuvre selon l'objectif :**
  - Sécurité : permanent
  - Fluidité : semi-permanent (périurbain) ou dynamique (interurbain)

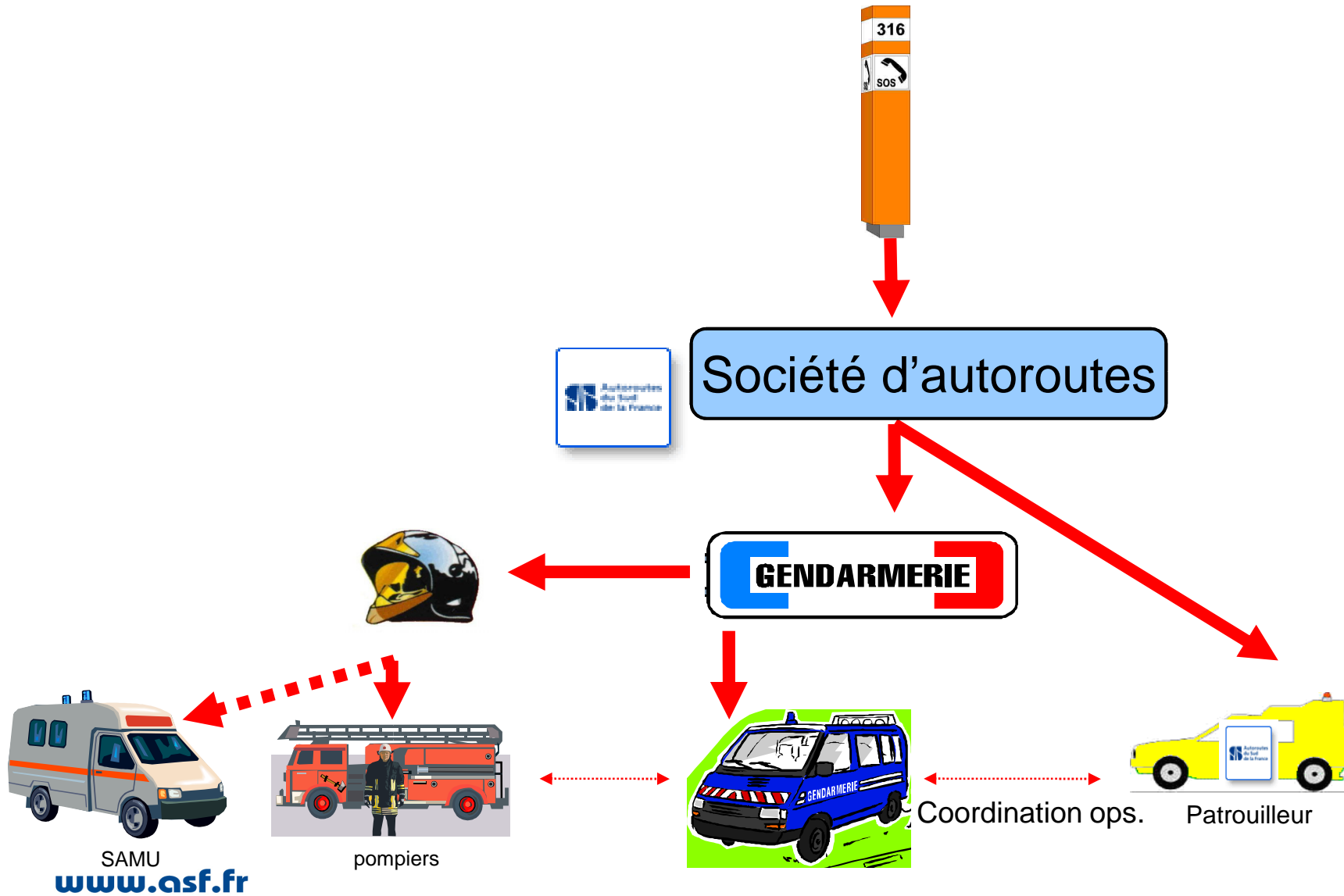
# Le programme 2008-2011



# L'appel d'urgence aujourd'hui



# Le désengagement de la gendarmerie



Merci de votre attention

[mathieu.lisbonis@asf.fr](mailto:mathieu.lisbonis@asf.fr)